

**Kävelijä jäi auton alle: Oikeudenmukaisuus  
kaupunkiliikenteessä kolariuutisoinnin kautta tarkasteltuna**

Siru-Säde Liljeqvist

790351A  
LuK-tutkielma  
Maantieteen tutkinto-ohjelma  
Oulun yliopisto  
7.12.2022

## Tiivistelmä

Liikennekolareita ja niistä puhumista harvoin tarkastellaan oikeudenmukaisuuden näkökulmasta uutisoitaessa eikä seurauksia välttämättä mietitä. Kolariuutisoinnin käsittely ja siten epäsuorasti liikenneturvallisuuden käsittely maantieteellisestä näkökulmasta on jäänyt vähäisemmälle huomiolle kuin mikä tieteenalan hyödyntämisen mahdollisuudet aiheessa olisivat.

Tarkastelen työssäni kolariuutisointia oikeudenmukaisen kaupunkiliikenteen teorian pohjalta. Nostan esille aiheen merkittävyyttä: miten asioista puhutaan vaikuttaa siihen, miten oikeudenmukaisuutta kaupunkiliikenteessä on mahdollista toteuttaa ja miten liikenneturvallisuus ja liikenteen oikeudenmukaisuus yhdistyy. Oikeudenmukaisuudesta puhuttaessa kolarin osallisten suhteen, puhutaan siitä, mitä epäoikeudenmukaisuuksia on ja mitä virheajatteluja syntyy tämän epäoikeudenmukaisuuden pohjalta.

Työn ensimmäinen osio käsittelee oikeudenmukaista kaupunkiliikennettä. Teoriassa tunnustetaan eri liikennemuotojen hyödyt sekä haitat ja nostetaan esille se, että liikennejärjestelmä ei ole luonnollisesti syntynyt vaan jotain, mitä luodaan. Teoriassa oikeudenmukaisuutta tarkastellaan epäoikeudenmukaisuuden kautta. Epäoikeudenmukaisuudet jakautuvat kolmeen osa-alueeseen: altistuminen, tila ja aika.

Toinen osio käsittelee englanninkielistä keskustelua kolarien yhteydessä käytettävistä termeistä: *accident* ja *crash*. On suositeltavampaa käyttää käsitettä *crash* sanan *accident* sijasta. Käsittelem termeihin liittyvää keskustelua suomen kielen näkökulmasta. Tarkastelen suomen kielen sanoja onnettomuus ja kolari. Nostan myös esille kritiikkiä sanaa *crash* kohtaan sekä kritisoin oikeudenmukaisen kaupunkiliikenteen sanavalintoja kolarin suhteen ja avaan omia käännöspäätöksiäni.

Työni analyysi käsittelee sitä, minkälaista tutkimusta on tehty tavanomaisiin kolareihin kohdistuvasta uutisoinnista. Tutkimuksia yhdistää kiinnostus sitä kohtaan, nähdäänkö kolarit yksittäisinä tapahtumina vai osana laajempaa kuvaa. Tarkastelen erilaisia uutisissa esiintyviä arkkityyppejä ja minkälaisia vaikutuksia erilaisilla toimituksellisilla valinnoilla on ihmisille syntyviin käsityksiin tapahtumista. Tarkastelen tuloksia oikeudenmukaisen kaupunkiliikenteen teorian kautta.

## Sisällys

Tiivistelmä.....	2
1 Johdanto .....	4
1.1 Lähteet.....	5
1.2 Rakenne.....	6
2 Oikeudenmukainen kaupunkiliikenne.....	7
2.1 Altistuminen.....	7
2.2 Tila .....	8
2.3 Aika .....	9
3 Accident vs. crash.....	10
3.1 Englanniksi & BMJ.....	10
3.2 Suomen kieli.....	11
3.3 Kritiikki sanalle <i>crash</i> sekä oikeudenmukaiselle kaupunkiliikenteelle.....	12
4 Tavanomaisia kolareita ja niistä uutisointia .....	13
4.1 Yksittäistapaus vai systeemitason ongelma?.....	14
4.2 Toimitukselliset valinnat ja tilanteen tulkinta .....	15
4.3 Arkkityypit uutisissa.....	17
5 Pohdinta.....	19
Lähteet.....	22

## 1 Johdanto

Liikennekuolemat eivät ole luonnonlaki. Liikenne on kuitenkin arkipäivän suurin altistuminen väkivallalle (te Brömmelstroet, 2020). Liikennejärjestelmä ja sen vaikutukset kuitenkin koetaan kuuluvan hyvin vahvasti normaalitilaan eikä niitä kyseenalaisteta (Culver, 2018); tästä ehkä näkyvin esimerkki on se, että liikennekuolemista puhutaan onnettomuuksina.

Maantieteen kiinnostus liikennettä kohtaan jakautuu kahteen kohteeseen (Rodrigue, Comtois & Slack, 2017:9). Liikennejärjestelmä on kompleksinen spatiaalinen järjestelmä ja sillä on merkittävä paikka tilassa (Rodrigue ym., 2017:9). Tämä merkitys syntyy erilaisten liikenneinfrastruktuurien ja yhteyksien (*networks*) kautta (Rodrigue ym., 2017:9). Toinen syy kiinnostukselle on maantieteen kiinnostus etsiä ja selittää tilallisia yhteyksiä; liikennejärjestelmä on fyysinen ilmentymä näistä tilallisista yhteyksistä (Rodrigue ym., 2017:9). Näiden fyysisten aspektien lisäksi liikennejärjestelmällä on merkittävä sosiaalinen rooli yhteiskunnassa. Liikenteen ja liikennejärjestelmän sosiaalinen ulottuvuus on kuitenkin jäänyt vähäisemmälle tutkimukselle kuin mitä maantieteellä olisi siihen tarjottavaa (Culver, 2018).

On tärkeää nähdä liikennejärjestelmä jonain, mihin voi vaikuttaa eikä vain asiana, joka tapahtuu (Gössling 2016). Liikennejärjestelmän systemaattisen luonteen tunnistaminen ja siten siihen sidottujen valtarakenteiden huomaaminen tekee siitä otollisen tutkimuksen kohteen kriittiselle maantieteelle (Culver, 2018). Niin kauan, kun liikennejärjestelmää ei tunnisteta luotuna sosiaalisena järjestelmänä, ei humanistisella maantieteellä ole sille tarjottavaa; tämän tunnistamisen jälkeen sillä on paljonkin tarjottavaa.

Autoliikenteen tuottamat kuolemat ja väkivalta menevät kyseenalaistamatta (Culver, 2018). Tämä väkivalta on hyväksytty hinnaksi automobilisaatiolla (te Brömmelstroet, 2020). Näiden kuolemin sekä väkivallan kyseenalaistaminen on kuitenkin erittäin tärkeässä roolissa, että voidaan kehittää sosiaalisesti oikeudenmukaisia, kestäviä ja asuttavia kaupunkeja (Culver, 2018). Mikäli liikenneväkivallan juurisyyt jätetään huomiotta, jäädään vain pinnallisesti tarkastelemaan riskien epätasaista jakautumista (Culver, 2018).

Valitsen työssäni tarkastella autoväkivallan systemaattisuutta ja kyseenalaistamattomuutta. Teen tämän oikeudenmukaisen kaupunkiliikenteen -teorian kautta ja sovellan teoriaa siihen, miten liikennekolareista puhutaan uutisoinnissa. Uutisointi ei juurikaan kyseenalaista liikennejärjestelmän epäoikeudenmukaisuutta; tämä on huomattavissa siitä, että jopa kuolonkolareista kertovat artikkelit ovat hyvin lyhyitä.

## 1.1 Lähteet

Esittelen seuraavaksi työn keskeisimpiä lähteitä.

Työni teoreettinen viitekehys on oikeudenmukainen kaupunkiliikenne, jonka on luonut Stefan Gössling (2016). Gösslingin tausta on kulttuurimaantieteessä ja hänen koulutuksensa on Saksassa ja Ruotsissa (Gössling, 2022). Hänen tutkimukselliset kiinnostuksenkohteensa ovat turismin, kestäväyyden ja liikenteen vuorovaikutuksessa (Gössling, 2022). Oikeudenmukaisen kaupunkiliikenteen artikkeli olikin julkaistu hänen taustansa eri aspekteja yhdistävässä lehdessä, *Journal of Transport Geography*:ssä

Toisella teoreettisella viitekehykselläni, *accident vs. crash* -keskustelulla ei ole yhtä selkeää luoja, mutta sen voisi sanoa kulminoituvan kahteen eri lähteeseen. Vanhempana lähteenä taustalla on Leonard Evansin vuonna 1991 julkaisema kirja *Traffic Safety and the Driver*, jonka pohjalta käsittelen argumentointia. Uudempana lähteenä on BMJ:n editoriaali vuodelta 2001, jonka voisi luonnehtia vakiinnuttaneen keskustelun olemuksen (Davis & Pless, 2001). BMJ:n editoriaalissa viitataan myös Evansiin.

Analyysissani käytän useampia eri lähteitä, joiden pohjalta esittelen mahdollisia tuloksia mitä voidaan löytää liittyen uutisointiin. Lähteiden taustalla on arkkitehtuurialan (Fevyer ja Aldred), urbaanin suunnittelun (Goddard ja te Brömmelstroet), suunnittelun ja julkisen säädännön (Ralph ja Iacobucci) sekä maantieteen (Thigpen) ihmisiä. Julkaisut ovat erilaisissa liikennetutkimuksen ja mobiliteetin lehdissä. On huomattava, että lähteeni ovat länsimaalaisia, ja se on ollut tietoinen valinta. Esimerkiksi Intiasta ja Latinalaisesta Amerikasta olisi löytänyt aiheeseen liittyviä lähteitä, mutta päätin jättää ne tietoisesti pois merkittävän yhteiskunnallisen kontekstieron takia.

Suomalaisia lähteitä ei ole: kolariuutisointia ei ole tutkittu Suomessa. Suomessa on tutkittu kriisiuutisointia ja sitä, miten suuronnettomuuksia käsitellään. Tässä yhteydessä tutkimuksen aineistona on ollut suuria kolareita, erityisesti vuoden 2004 Konginkankaan bussiturma (Piispa, 2004; Lehmusjoki, 2005; Koljonen & Kunelius, 2005; Raittila & Koljonen, 2009). Kiinnostus näissä tutkimuksissa on kuitenkin painottunut siihen, mitä ne paljastavat journalismin toimintatavoista ja kehityksestä (Lehmusjoki, 2005; Koljonen & Kunelius, 2005). Tiedonhaussa ei myöskään noussut kriisiuutisointiin liittyen tutkimuksia, jotka ovat vuotta 2009 tuoreempia. Tässä kohtaa kiitosta pitää myös antaa Liikenneturvalle, josta autettiin aineiston kanssa. Tämän takia uskonkin, että tässä ovat kaikki, mitä on löydettävissä Suomesta.

## 1.2 Rakenne

Tutkielma rakentuu kolmesta osiosta.

Työn ensimmäinen osio käsittelee oikeudenmukaista kaupunkiliikennettä (Gössling, 2016). Se on työni keskeinen teoria ja sovellan sitä analyysin tekemisessä. Teoriassa tunnustetaan eri liikennemuotojen hyödyt sekä haitat ja nostetaan esille se, että liikennejärjestelmä ei ole luonnollisesti syntynyt vaan jotain, mitä luodaan. Teoriassa oikeudenmukaisuutta tarkastellaan epäoikeudenmukaisuuden kautta. Epäoikeudenmukaisuudet jakautuvat kolmeen osa-alueeseen ja ne ovat altistuminen, tila ja aika.

Toinen osio käsittelee englanninkielistä keskustelua kolarien yhteydessä käytettävistä termeistä: *accident* ja *crash*. Englanniksi keskustelua on käyty jo 70-luvulta alkaen (Doege, 1978, mukaan Evans, 1991:8). Konsensus asiasta on saavutettu termien suhteen ja on suositeltavampaa käyttää käsitettä *crash* sanan *accident* sijasta. Käsittelem termeihin liittyvää keskustelua suomen kielen näkökulmasta. Tarkastelen suomen kielen sanoja onnettomuus ja kolari. Nostan myös esille kritiikkiä sanaa *crash* kohtaan sekä kritisoin oikeudenmukaisen kaupunkiliikenteen sanavalintoja kolarin suhteen ja avaan omia käännöspäätöksiäni.

Työni analyysi käsittelee sitä, minkälaista tutkimusta on tehty tavanomaisiin kolareihin kohdistuvasta uutisoinnista. Tutkimuksia yhdistää kiinnostus sitä kohtaan, nähdäänkö kolarit yksittäisinä tapahtumina vai osana laajempaa kuvaa. Käsittelem haasteena kuitenkin on kieli sekä kulttuurirajat eli tutkimukset eivät ole universaalisti kattavia ja voivat olla ristiriidassa keskenään oikeinkin tehtynä. Uutisten temaattisuuden lisäksi tarkoitukseni on tarkastella aiempien tutkimusten pohjalta sitä, minkälaisia tuloksia voi löytää. Esimerkiksi erilaisia uutisissa esiintyviä arkkityyppejä (Fevyer & Aldred, 2021) ja minkälaisia vaikutuksia erilaisilla toimituksellisilla valinnoilla on ihmisille syntyviin käsityksiin tapahtumista (Goddard, Ralph, Thigpen, Iacobucci, 2019). Tarkastelen tuloksia oikeudenmukaisen kaupunkiliikenteen teorian kautta.

## 2 Oikeudenmukainen kaupunkiliikenne

Maantieteen piirissä automobilitettiin ja sen suhteesta väkivaltaan ja oikeudenmukaisuuteen ei ole keskitytty paljoa eikä myöskään teorioita aiheeseen liittyen juuri ole (Culver, 2018). Stefan Gössling (2016) on kehittänyt teoriaa oikeudenmukaisesta kaupunkiliikenteestä (*urban transport justice*). Gösslingin (2016) mukaan liikennejärjestelmän näkeminen luotuna on erittäin tärkeää; ne eivät ole luonnon luomia.

Gössling (2016) hahmottaa oikeudenmukaisesta kaupunkiliikennettä sen kautta, mitä epäoikeudenmukaisuuksia kaupunkiliikenteessä tapahtuu. Nämä epäoikeudenmukaisuudet hän jaottelee kolmeen osa-alueeseen: altistuminen (*exposure*), tila (*space*) ja aika (*time*). Gössling huomauttaa, että myös lainsäädäntö on tärkeä osa epäoikeudenmukaisuuden ilmentymistä, mutta jättää sen tästä teoriasta pois. Vaikka lainsäädäntö on tärkeää oikeudenmukaisuuden kannalta, sen poisjättäminen tekee teoriasta universaalimmin sovellettavan.

Oikeudenmukainen kaupunkiliikenne tunnistaa eri liikennemuotojen tuomat hyödyt, mutta samaan aikaan siinä tunnistetaan se, että eri kulkumuotojen aiheuttamat haitat jakautuvat epätasaisesti (Gössling, 2016). Negatiiviset ulkoisvaikutukset kohdistuvat usein niihin voimakkaammin, jotka eivät ole haitan aiheuttanutta kulkumuotoa valinneet: haitasta kärsivät niin muut liikkujat, kaupunkien asukkaat ja ympäröivä yhteiskunta (Gössling, 2016). Haittojen, niin sosiaalisten, ympäristöllisten ja taloudellisten, epätasainen jakautuminen on tärkeää huomioida, mikäli halutaan aidosti siirtyä kestävämpiin kulkumuotoihin (Gössling, 2016). Kestävinä kulkumuotoina yleensä pidetään kävelyä, pyöräilyä ja julkista liikennettä (Euroopan komissio, 2011), kun taas moottoriajoneuvot yhdistyvät moniin liikennejärjestelmän ongelmiin (Banister, 2005, mukaan Gössling, 2016).

### 2.1 Altistuminen

Epäoikeudenmukaisuus kaupunkiliikenteessä näkyy altistumisena (Gössling, 2016). Altistumista on turmariski, ahdistus (*distress*), haitalliset aineet, haju ja ilmastonmuutos (Gössling 2016). Altistuminen on tämän työn kannalta kaikkein tärkein osa-alue; se on keskiössä kolariuutisointia tarkastellessa.

Altistumisista turmariskissä on kyse loukkaantumisista, vammautumisista ja kuolemista (Gössling, 2016). Suurimmassa riskissä on jalankulkijat ja pyöräilijät ja suurimman riskin aiheuttajat ovat autoilijat (Gössling, 2016). Oikeudenmukaisuuden kannalta erityisesti ylinopeuden ajaminen sekä huumausaineiden vaikutuksen alaisena ajaminen aiheuttavat paljon

psykologista, sosiaalista ja taloudellista taakkaa liikenteen käyttäjille ja yhteiskunnalle (Gössling, 2016).

Liikenne tuottaa ahdistusta kulkumuodosta riippumatta, mutta monet tekijät vaikuttavat ahdistuksen määrään (Gössling, 2016). Laajimman kirjon ahdistusta kokee kevyen liikenteen käyttäjät, ja eniten ahdistusta aiheuttaa moottoriajoneuvot (Gössling, 2016). Ahdistus on myös sukupuolittunutta: naiset kokevat miehiä enemmän ahdistusta ja miehet aiheuttavat enemmän ahdistusta (Gössling, 2016).

Kolariuutisoinnin näkökulmasta merkittävä ahdistusta aiheuttava tekijä sekä kaupunkiliikenteen epäoikeudenmukaisuuden muoto on jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vastuuttaminen heille sattuneista onnettomuuksista (Jacobsen, Racioppi & Rutter, 2009; Gössling, 2016). Tämän kaltaisen ahdistuksen lisäämiseen kuuluu myös kampanjat, joilla kevyenliikenteen käyttäjiä varoitetaan moottoriliikenteen aiheuttamista vaaroista; pelkoon ja vaaraan pohjautuvat kampanjat saavat ihmiset välttämään kevyttä liikennettä (Jacobsen ym., 2009). Nämä kampanjat myös vahvistavat käsitystä syyllisyydestä, mikäli kolari tapahtuu (Gössling, 2016).

Epäoikeudenmukaisuutta kaupunkiliikenteessä on myös altistuminen erilaisille saasteille: haitallisille aineille (tähän sisältyy melu) ja hajulle (Gössling, 2016). Eli sellaisille asioille altistumista, mitä ehkä ensimmäisenä altistumisesta tulisikin mieleen. Saastepäästöjä, esimerkiksi hiilidioksidi ja melupäästöjä, syntyy erityisesti moottoriajoneuvoista (Gössling, 2016). Ilmansaastepäästöillä on linkki ilmastonmuutokseen. Ilmakehä on kaikkien yhteinen, eli liikenteen epäoikeudenmukaisuus näkyy globaalilla skaalalla ilmastonmuutoksen vaikuttaessa kaikkein eniten köyhiin maihin, jotka kuormittavat ilmakehää vähiten (Gössling, 2016).

## 2.2 Tila

Tilan jakautuminen kaupungeissa eri käyttäjien ja toimintojen kesken helpoiten havaittava ja mitattava kolmesta epäoikeudenmukaisuudesta kaupunkiliikenteessä. Epäoikeudenmukaisuus tilassa tulee esille tilan käytössä, infrastruktuurissa sekä saatavuudessa (Gössling 2016). Saatavuus tässä kontekstissa tarkoittaa mahdollisuutta päästä haluttuun kohteeseen (Gössling, 2016).

Liikennejärjestelmä vaatii maapinta-alaa. Oikeudenmukaisuutta liikenteessä tilan jakautumisen kannalta voidaan tarkastella siten, miten pinta-ala jakautuu suhteessa eri kulkumuotojen ja niiden matkasuoritteiden välillä (Gössling, 2016). Annettu tila myös ohjaa sitä, mitä kulkumuotoja valitaan (Gössling, 2016). Kestävät liikkumismuodot vaativat vähemmän tilaa kuin ei-kestävät liikkumismuodot (Gössling, 2016). Tämän lisäksi niille annetaan suhteutettuna matkasuoritteiden määrään vähemmän tilaa kuin autoliikenteelle (Gössling, 2016). Tilanne voi



jopa 'vihreissä kaupungeissa' olla selkeän epäoikeudenmukainen: Freiburgissa autoliikenne saa yli puolet liikenneinfrastruktuurista, vaikka matkoista näin suoritetaan vain kolmasosa (Gössling, Schröder, Späth & Freytag, 2016). Liikenneinfrastruktuuriin lasketaan teiden lisäksi myös pysäköintitilat (Gössling ym., 2016). Pyörät saavat tilasta vain 2,4 %, vaikka kaikista matkoista suoritetaan yli neljäsosa pyörällä (Gössling ym., 2016).

Annetun maapinta-alan lisäksi infrastruktuurissa epäoikeudenmukaisuus näkyy eri käyttäjille suunnatun infrastruktuurin laadussa (Gössling, 2016). Yksityiselle moottoriliikenteelle suunnattu infrastruktuurin laadusta yleensä huolehditaan paremmin kuin muiden liikennemuotojen infrastruktuurin laadusta (Hutton, 2013 mukaan Gössling, 2016).

Saatavuus näkyy monessa eri muodossa kaupunkiliikenteessä. Saavutettavuutta on mahdollisuus päästä kohteeseen eri liikennemuodoilla. Saatavuuden laatuun vaikuttaa esimerkiksi se, kenelle annetaan vihreitä aaltoja ja kuka joutuu odottamaan liikennevaloissa, antamalla tilaa kulkumuodon omaan käyttöön, kuten bussikaistat, tai tarjoamalla nopeita kulkureittejä, kuten pyöräbaanaanoja (Gössling, 2016). Saatavuudella on yhteys siihen, miten oikeudenmukaisuus kaupunkiliikenteessä jakautuu.

### 2.3 Aika

Epäoikeudenmukaisuus kaupunkiliikenteessä tulee esille ajassa: eri käyttäjien ajan arvostuksessa ja liikenteen priorisoinnissa (Gössling, 2016).

Liikennesuunnittelussa aika on tärkeä ja keskinopeus eri liikennemuodoissa on erittäin tärkeää siinä, miten houkuttelevina ne koetaan (Gössling, 2016). Matka-aika koetaan hintana ja sen vähentäminen säästönä (Hutton, 2013 mukaan Gössling, 2016). Miten arvokkaana eri osapuolien aika koetaan ja miten halukkaita sen säästämistä ollaan maksamaan, vaihtelee kulkumuodoittain (Gössling, 2016). Halukkuus maksaa ajan säästämistä vaikuttaa infrastruktuurin laatuun. Näin oikeudenmukaisuudet ja epäoikeudenmukaisuudet eri osa-alueiden välillä näkyvät kaupunkiliikenteessä.

Ajan arvostuksessa on hyvin suora yhteys liikenteen priorisointiin (Gössling, 2016). Se, kenen aikaa pidetään arvokkaimpana, vaikuttaa esimerkiksi siihen, kenelle vihreitä aaltoja liikennevaloissa annetaan sekä siihen, minkälaisia nopeusrajoituksia asetetaan (Gössling, 2016). Liikenteen priorisoinnissa nousee siis esille myös tilasta saatavuuden aspekti sekä altistumisesta onnettomuusriski: korkeammat nopeudet autoilijoille ovat vaarallisempia kevyelle liikenteelle. Eri oikeudenmukaisuuden osa-alueet ovat siis rajoiltaan häilyviä sekä toistensa kanssa limittyviä: yhdessä osa-alueessa tehdyt päätökset vaikuttavat muihin osa-alueisiin.

### 3 Accident vs. crash

*Accident vs. crash* -teoreettinen keskustelu kuuluu liikenneturvallisuuden teorioihin. Otan teorian esille, sillä se on erittäin olennainen osa liikenneturvallisuuden keskustelua. Se teoriana myös vahvasti tukee oikeudenmukaista kaupunkiliikennettä: teorian tarjoamalla kielellisellä keskustelulla on merkittävä rooli tavassa puhua liikenteen riskeistä ja uhreista.

Muokkaamalla kielenkäyttöä, *accident vs. crash* -keskustelu kyseenalaistaa merkittävästi kolareiden ja yleisemmin liikennejärjestelmän luonnonlakimaista ajattelua. Gössling (2016) nostaakin teoriassaan esille sitä, että on erittäin tärkeää nähdä liikennejärjestelmä luotuna eikä luonnollisena: luonnonlakimaisen ajattelun purkaminen mahdollistaa epäoikeudenmukaisuuksien tarkastelun, ja siten teoriat tukevat merkittävästi toisiaan.

#### 3.1 Englanniksi & BMJ

Englanninkielisessä tutkimusta kolareista on tehty ja usein keskustelu alkaa käytettävästä terminologiasta. Englanniksi hakusanalla *accident* on hankalaa löytää mitään kolariuutisointiin liittyvää tutkimusta. *Accident* kääntyy suomeksi ensisijaisesti sanana vahinko. Toisena merkityksenä on onnettomuus, kolari ja tapaturma (Kielikone Oy, 2022a).

On tietoisien työn tulosta, että sanalla *accident* on vaikea löytää tutkimuksia; sanan käyttöä on pyritty vähentämään tietoisesti jo hyvin pitkään. Kritiikkiä *accident*:ille löytyy jo 1970-luvulta saakka (Doege 1978, mukaan Evans, 1991:8), mutta selkeänä vakiintumisena voisi pitää The BMJ:n päätöstä kieltää sanan käyttö vuonna 2001 (Davis & Pless, 2001). Esimerkiksi Goddard ym. (2019) ja Fevyer ja Aldred (2021) viittaavat tutkimuksissaan The BMJ:n päätökseen. The BMJ:ssä *accident* ei pelkästään viittaa liikenteessä tapahtuneisiin onnettomuuksiin vaan se kattaa esimerkiksi myös hoitovirheet ja yliannostukset (Davis & Pless, 2001).

Merkittävin kritiikki *accident*:iä kohtaan on se, että se kertoo etukäteen tapahtuman syyn (Evans, 1991:8); tapahtui onnettomuus ja se tapahtui, koska tapahtui onnettomuus. Kritiikkiä on kohdistunut myös sanan monitulkintaisuuteen arkikäytössä, eikä se siten sovi tekniseen käyttöön (Evans, 1991:8). Sanan *accident* tilalle on suositeltu käyttöön otettavaksi sana *crash* (Evans, 1991:8). *Crash* kääntyy suomeksi törmätä ja ajaa kolari (Kielikone Oy, 2022b).

Sanan *crash* koetaan yksinkertaisesti kertovan se, mitä on tapahtunut (Evans, 1991:8; Stewart & Lord, 2002). Se tarjoaa tapahtuneelle mahdollisuuden selittyä usealla eri tavalla ja se kattaa niin tarkoituksenmukaiset, välinpitämättömyydet ja huolimattomuudet sekä onnettomuudet (Stewart & Lord, 2002).

### 3.2 Suomen kieli

Suomeksi vastaavaa keskustelua terminologiasta ei ole käyty. Kolareista puhuttaessa käytetäänkin yleensä sanaa liikenneonnettomuus.

Terminologiaa on epäsuorasti sivuttu liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma LINTU:ssa. Siinä puhutaan kolareista sekä kolariväkivallasta, mutta suoraa kantaa sanavalintoihin ei oteta. Kolariväkivallalla tarkoitetaan sellaisia kolareita, jotka johtuvat liikennejärjestelmän ominaisuuksista, joiden takia järjestelmän käyttäjä voi menettää henkensä (Kelkka & Toivonen, 2011:7). Kolariväkivalta ei ole sana, mikä vahingossa valikoituisi raporttiin käyttöön eli jotain keskustelua on varmasti asiasta sisäisesti käyty. Raportissa on kuitenkin käytetty paljon sanaa onnettomuus puhuttaessa kolareista.

Suomeksi kolareista puhuttaessa käytetään yleensä sanaa liikenneonnettomuus tai onnettomuus. Kielitoimiston sanakirjassa (2022b) liikenneonnettomuus määritellään: ”(tie)liikenteessä sattunut onnettomuus, liikenneturma.” Liikenneonnettomuuden määritelmässä viitataan sanaan onnettomuus. Onnettomuus on määritelty liikenneonnettomuutta laajemmin: ”*I. tav. äkillinen ja tahaton vahinkoa aiheuttava tapahtuma, turma, tapaturma, vaurio, vahinko, katastrofi.*” (Kielitoimiston sanakirja, 2022c)

Onnettomuuden määritelmään liittyy paljon negatiivisia sanoja ja se on ennen kaikkea äkillistä ja tahatonta. Tämän takia syntyy vaikutelma, että onnettomuudet ovat jotain, mitä ei voi estää. *Accident*-sanan tavoin onnettomuuskin selittää sekä tapahtuneen että tapahtuman syyn: tapahtui turma tai peräti katastrofi ja se oli tahatonta.

Kolari taasen määritellään (Kielitoimiston sanakirja, 2022a): ”kulkuneuvon törmäys jhk, vars. toiseen kulkuneuvon”. Kolari sanana kuvaa sitä, mitä on tapahtunut, sekä on luonteeltaan neutraalimpi. Tässä on paljon samaa, kuin englanninkielisessä määritelmässä ”crash”, jonka koetaan vain kuvaavan tapahtunut. Se ei määrittele tapahtumalle luonnetta; tahattomuutta, tahallisuutta, tunnetilaa tai estämättömyyttä.

Englanninkielisen keskustelun pohjalta voi siis sanoa, että aihealue on puutteellisesti tutkittu suomeksi. Tässä tapauksessa voidaan kuitenkin vetää merkittäviä yhtäläisyyksiä kielten välillä ja tukeutua englanninkieliseen tutkimukseen.

### 3.3 Kritiikki sanalle *crash* sekä oikeudenmukaiselle kaupunkiliikenteelle

Kolarin ja *crash*:in heikkoutena kuitenkin voi pitää vaatimusta törmäyksen kohteelle ja törmäyksen tasapuolisuudelle.

Sanaan *crash* kohdistettu kritiikkiä siitä, että tapahtuman vaatiessa kaksi osapuolta ja se luo tasavartaisen kuvan näiden kahden törmäysvoimasta (Carruthers, 2017; Magusin, 2017). Kevyenliikenteen ja moottoriajoneuvoliikenteen välinen painoero on merkittävä ja samaten keho suojaava rakenne (Scheffels, Bond & Monteagut, 2019). On erittäin selvää, että siinä missä kolari voi olla kuolettava jalankulkijalle, voi autoilija selvitä ilman (fyysistä) vahinkoa tai merkittävästi lievemällä vahingolla (Carruthers, 2017). Tämän pohjalta on kielellisesti epärehellistä kuvata tapahtumaa kolarina (Magusin, 2017).

Käytän työssäni kuitenkin sanaa kolari, koska selkeää, yhtä sanaa, ei ole valikoitunut sanan *crash* tilalle. On kuitenkin oletettavaa, että jossain kohtaa sanan *crash* tilalle valikoituu toinen sana kuvaamaan sellaisia tilanteita, missä kolarin osapuolilla on merkittävä painoero.

*Accident vs. crash* -keskustelun pohjalta esitän kritiikkinäni oikeudenmukaiselle kaupunkiliikenteelle sen, että tekstissä käytetään sanaa *accident* (Gössling, 2016). Käännän *accident*:in sanaan kolari; koen korvaamisen noudattavan sanoista käydyn keskustelun periaatteita ja siten olevan hyväksyttävää. *Accident risk*:in (Gössling, 2016) kohdalla teen kuitenkin poikkeuksen: koen sanan kääntämisen kolaririskiksi muistuttavan liikaa kolariin kohdistuneesta kritiikistä ja siten heikentävän oikeudenmukaisen liikenteen perustaa. Käännän sanan turmariskiksi työni yhteydessä. Termi ei kuitenkaan ole tarpeeksi tarkasteltu, että sen voisi ottaa yleiseen käyttöön.

#### 4 Tavanomaisia kolareita ja niistä uutisointia

Pienet ja lyhyet jutut kolareista sanomalehtien sivujen reunoilla on tavallinen näky, ja vaikka digiaikana palstatilaa ei tarvitsekaan säästellä, ei jutut kolareista ole kovin pitkiä. Olisi peräti erikoista, että yksityiskohdiltaan mitenkään ei-poikkeavasta kuolonkolarista olisi kirjoitettu pitkä artikkeli. Kolarit ovatkin arkipäivää ja melko kyseenalaistamaton osa sitä. Tällaisiin niin sanotusti tavanomaisiin kolareihin liittyvän uutisoinnin tutkimusta löytyy ulkomailta, ja tätä tavanomaisuutta olisikin tärkeä kyseenalaistaa oikeudenmukaisen kaupunkiliikenteen pohjalta.

Ulkomaalaisen tutkimuksen hyödyntämisessä Suomen kontekstissa on kuitenkin se ongelma, että suomi on eri kieli kuin muut kielet. Vaikka *accident vs. crash* -keskustelu kääntyi hyvinkin helposti ja luonnollisesti englannista suomeen, alkaa haasteita tulla siinä kohtaa, kun aletaan tarkastella esimerkiksi uutisten otsikoita, koska lauserakenteissa on merkittäviä eroja. Ongelmaa voidaan kuitenkin kiertää, esimerkiksi hollantilaismedian tavasta uutisoida kolareista on englanninkielistä tutkimusta.

Tutkimuksessa kielen tuottamaa ongelmaa väistetään luomalla erilaisia kategorioita, minkä avulla uutisia voidaan luokitella, sekä pieniä pätkiä esiteltiin hollanniksi ja käännettiin englanniksi (te Brömmelstroet, 2020). Tällaisia pätkiä oli esimerkiksi otsikot ja muutaman lauseen nostot. Myös erilaisia sanoja kolarille ja onnettomuudelle esiteltiin sekä näiden nyanssieroja selitettiin. Tällä tavalla tutkimuksesta saa hollanninkielinen enemmän irti, mutta samalla mahdollistaa englanniksi lukevan ihmisen paremman ymmärryksen.

Kategorioita luomallakaan tutkimus ei ole täydellisen sovellettavissa. Erittäin todennäköisesti kategorioissa on erilaisia jakaumia, paikoin ehkä merkittäviäkin. Alueiden ja sanomalehtien konteksteissa on merkittävästi vaikutusta jo englanninkielisten maiden sisällä. Esimerkiksi David Fevyerin ja Rachel Aldredin (2022) tekemässä tutkimuksessa, missä he keskittyivät lontoolaiseen lehteen, he löysivät merkittäviä eroja tavassa uutisoida jalankulkijauhreista verrattuna paria vuotta aiemmin tehdyssä yhdysvaltalaisutkimuksessa (Ralp, Iacobucci, Thigpen & Goddard, 2019).

Kokoankin siis seuraavaksi erilaisia elementtejä, mitä tutkimuksissa on esiintynyt. Tutkimuksissa kuitenkin toistuu samanlaiset asiat, mutta myös uusia näkökulmia tuodaan esille. Erilaisien elementtien esittelyllä saa rakennettua hyvän pohjan tulevaa tutkimusta varten. Näiden avulla voi miettiä, mitä voisi poimia mukaan ja mitä voisi olettaa löytävänsä, samalla kuitenkin tietäen, että variaatiota tulosten välillä tulee olemaan. Tutkimuksissa on erittäin hyvää pohjaa toistettavuudelle. Tässä aiheessa ei ole merkki tutkimuksen virheestä, mikäli toistetussa tutkimuksessa tulokset eivät toisinnu, kun tutkimus viedään eri alueelle. Tämä korostaa sen

tärkeyttä, että aiheesta olisi suomenkielistä tutkimusta; muunkielisistä tutkimuksista saa hyvän alun, mutta ei koko totuutta. Tuloksien variaatio varmasti myös paljastaa erilaisia epäoikeudenmukaisuuksia.

#### 4.1 Yksittäistapaus vai systeemitason ongelma?

Tutkimuksissa on lähdetty paljon liikkeelle samoista lähtökohdista. Jaottelua on siinä, onko kolari yksittäinen vai liitetäänkö se temaattisesti osaksi muita asioita; näin nostaen esille systemaattisuutta (Ralph ym., 2019; te Brömmelstroet, 2020; Fevyer & Aldred, 2021). Uutisten yhdistäminen temaattiseksi kokonaisuudeksi on tärkeää; niiden esittäminen yksittäisinä asioina ilman ympäristötekijöiden tunnistamista laskee uutisoinnin merkittävyttä huomattavasti (Mattingly ym., 2018). Mikäli tapahtumat jätetään yksittäisiksi ja toisistaan erillisiksi tapahtumiksi, on ihmisillä tapana siirtää vastuu tapahtumasta sekä sen ratkaisusta ja ehkäisemisestä yksilölle (Iyengar, 1994, mukaan Goddard ym., 2019). Ongelman ollessa systemaattinen, yksilötason ratkaisut ovat aina lyhytaikaisia ja kestäättömiä. Mikäli ratkaisu ei toimi, on vika yksilön.

Uutisoinnilla on tapana pitkälti epäinhimillistää kolarit (te Brömmelstroet, 2020). Kolareiden esiintyessä yksittäistapauksina uutisissa, syntyy niistä sellainen käsitys, että kolarit ja niiden aiheuttamat kuolemat ovat häiriö järjestelmässä (te Brömmelstroet, 2020). Näkökulmana on tällöin tehokkuus. Oikeudenmukaista olisi ymmärtää nämä kuolemat ihmistragedioina ja yhdistää ne temaattiseksi kokonaisuudeksi ja siten ymmärtää ne osana systeemitason ongelmaa (te Brömmelstroet, 2020).

Epäoikeudenmukaisuus liikenteessä nousee esille altistumisena (Gössling, 2016). Yksilölle vastuun siirtäminen altistumisesta voidaan nähdä tietynlaisena haluttomuutena tunnustaa, että järjestelmä on muutettavissa. Tilanteessa voi vaikuttaa helpommalta epäinhimillistää kolarit kuin lähteä kyseenalaistamaan syvälle juurtunutta järjestelmää.

## 4.2 Toimitukselliset valinnat ja tilanteen tulkinta

Goddard ym. (2019) tutkimuksessaan varmistivat sen, että lausetason valinnoilla kolariuutisoinnissa on merkitystä. Tämä oli oletettavissa muun mediatutkimuksen sekä psykologisen tutkimuksen pohjalta, mutta asiaa ei ollut tutkittu nimenomaan kolarien uutisoinnin kannalta (Goddard ym., 2019).

Melkein kaikki erilaiset toimitukselliset valinnat vaikuttivat käsitykseen siitä, mitä tapahtui sekä mitä pitäisi tehdä (Goddard ym., 2019). Samasta, keksitystä kuolonkolarista oli kolme eri versiota; yhdessä versiossa keskityttiin jalankulkijaan ja auton ajaja häivytettiin kokonaan, toisessa versiossa keskityttiin ajajaan ja kolmannessa keskitytään ajajan lisäksi myös temaattiseen kehykseen, missä kolareista tehdään systeemitason ongelma.

Osallistujilla oli mahdollista sijoittaa kolarin vastuu auton ajajalle, kävelijälle tai muulle. Vastuu kaikissa kolmessa useimmiten sijoitettiin ajajalle, mutta eroa oli paljon; jalankulkijaan keskittyvässä versiossa vastuu oli 50 % ja ajajaan keskittyvässä versiossa 65 %. Kävelijän vastuuseen omasta kuolemastaan asetti kävelijä versiossa 43 % ja ajajaan keskittyvässä versiossa osuus väheni 30 %. Muiden syiden osuus oli vähäisempi, muihin syihin asetettiin kävelijäversiossa 6 % ja autoilijaversiossa 4 %, mutta temaattisessa kehyksessä muihin vastuu sijoitettiin 16 % ajasta. (Goddard ym., 2019).

Kannatus infrastruktuurin parantamiselle kasvoi temaattisen kehyksen myötä. Muitakin uutisia lukeneet kannattivat muutosta, mutta erityisesti temaattisia tekstejä lukeneet kannattivat parantamista. Myös nopeuksien laskemista kannatettiin hyvin laajasti. Goddard ym. (2019) kuitenkin mainitsevat keskustelussa, että osallistujat ovat mahdollisesti yliarvioineet oman, todellisen, halukkuutensa nopeuden vähentämiselle, eivätkä mahdollisesti edes ymmärtäneet turvallisuutta parantavien ehdotusten vaikuttavan heihin. He myös korostavat, että kohtaamiset uutisten kanssa olivat myös hyvin lyhyitä, joten ei ole varmaa, miten pitkäaikaista vaikutus on.

Sopivan rangaistuksen asettaminen vaihteli myös sen suhteen, minkä näkökulmaisen uutisen tutkimuksen kohteet olivat lukeneet. Jalankulkijakeskeisen uutisen lukeneista kolmasosa ei kannattanut mitään rangaistusta autoilijalle; autoilija ja temaattisuuteen keskittyneistä noin viidesosa ei kannattanut mitään rangaistusta. Kuskiin keskittyvässä näkökulmassa kannatettiin erityisesti enemmän ja kovempia tuomioita, ajoneuvon takavarikointia ja sakkoja. Sekä temaattisessa että kuljettajakeskeisen uutisen lukeneissa kannatettiin kaksi kertaa pidempiä tuomioita (vuosi vs. kaksi vuotta). (Goddard ym., 2019).

Temaattinen kehystäminen ja kuljettajaan keskittyvä uutisointi lisää siis rankaisuhalu. Kyseenalaistaisin kuitenkin, onko kovemmat rankaisut haluttu lopputulos. Marco te Brömmelstroet (2020) korostaakin omassa tutkimuksessaan, että kolari on kaikille osapuolille traumaattinen kokemus. Hän nostaakin esille, että uutisten oikeammassa kuvailussa olisi tarkoitus tehdä selvemmäksi kuka on tilanteen oikea syyllinen, mutta haluttuna lopputuloksena pitäisi olla kolarien systemaattisuuden ymmärtäminen ja tämä vaatii asioista oikeilla nimillä ja termeillä puhumista. On myös huomioitavaa, että kovemmat vankilatuomiot eivät vähennä rikosten määrää.

On yllättävää, miten moni oli valmis jättämään autoilijan kokonaan rankaisematta. Olisi ollut mielenkiintoista saada laadullista dataa tämän rinnalle selittämään osallistujien valintaa. Vaikka vankilatuomiot ja rangaistukset nähdään oikeudenmukaisuutena, oikeudenmukaisen kaupunkiliikenteen teorian pohjalta voi kuitenkin kyseenalaistaa, onko pidemmät vankilatuomiot ja kovemmat rankaisut tavoiteltavia. Vaikka teoriasta on jätetty lainsäädännöllinen aspekti pois, voi sen kautta silti tarkastella aihetta; epäoikeudenmukaisuus kuitenkin nousee monessa muussakin aspektissa esille kuin pelkästään lainsäädännössä. Peräti sanoisin, että kovemmat rangaistukset ovat niin sanotusti helppoa oikeudenmukaisuutta.

Oikeudenmukaisuuden hakeminen kovempien rangaistusten kautta tapahtuu aina itse tapahtuman jälkeen; loukkaantuminen, vamma tai kuolema on jo tapahtunut. Tämänkaltaisen oikeudenmukaisuus ei kyseenalaista niitä rakenteita, jotka turmariskiä systemaattisesti tuottaa, eikä siten vaadi miettimään laajempaa muutosta näihin turmariskiä tuottaviin järjestelmiin. Turmariski jääkin rangaistuksen jälkeen samaksi muille käyttäjille, riskin tuottaja vain vaihtuu. Oikeudenmukaisen liikenteen teorian pohjalta kovempia rangaistuksia ei voi siis kutsua ratkaisuksi; oikeudenmukaista kaupunkiliikennettä olisi toimia ennakoivasti ja pyrkiä poistamaan altistuminen sen sijaan, että jälkikäteen oikeudenmukaisuutta haetaan oikeusjärjestelmän kautta.

Rankaisuhulun lisäksi tutkimuksessa nousi esille infrastruktuurin kannatuksen lisääntyminen temaattisen kehystämisen myötä. Tämän valinnan vaikutusta voidaan pitää oikeaan suuntaan ohjaavana: yksi kaupunkitilan epäoikeudenmukaisuuksista on tila. Infrastruktuurille annettu pinta-ala ja sen laatu on Gösslingin mukaan yksi (epä)oikeudenmukaisuus kaupunkiliikenteessä. Uutisoinnilla vaikuttaisi olevan mahdollisuus positiivisesti muokata suhtautumista tähän.



### 4.3 Arkkityypit uutisissa

Fevyer ja Aldred (2021) tutkivat *London Evening Standardin* tapaa käsitellä kolarien eri osapuolia vertaillen kävelijöitä, pyöräilijöitä ja autoilijoita. He löysivät jokaiselle ryhmälle oman arkkityypinsä: traaginen kävelijä (*tragic pedestrian*), tyypillinen pyöräilijä (*typical cyclist*) ja kontrolloimaton autoilija (*rogue driver*). Yleinen kuvaus eri liikenteen toimijoista on se, että autoilijoiden toimijuutta häivytetään, pyöräilijöiden korostetaan ja jalankulkijoiden kuolemat ovat yksittäistapauksia. Tutkimuksessa kävi myös ilmi, että samassa lehdessä kolareja kuvata sekä yksittäisinä tapahtumina että liittää temaattiseen kokonaisuuteen.

Traaginen kävelijä arkkityyppinä on hyvin surullinen, mutta loppujen lopuksi kyseessä on aina poikkeuksellisesta kohtalosta (Fevyer & Aldred, 2021). Tämä lähestyminen vie pois huomiota systemaattisesta tarpeesta muokata liikenneympäristöä turvallisemmaksi sekä poistaa tarpeen keskustella turvallisuuden kehittämisestä (Fevyer & Aldred, 2021). Erityistä huomioitavaa on, että mikäli kolarin toisena osapuolena on ollut autoilija, ei liikenneturvallisuuden roolia ole otettu ollenkaan uutisoinnissa esille; pyöräilijän aiheuttaessa kolarin, liikenneturvallisuus nousi esille (Fevyer & Aldred, 2021).

Pyöräilijöihin, sekä uhreina että kolarin aiheuttajina, kohdistuu temaattisuus (Fevyer & Aldred, 2021). Temaattisuus kuitenkin on se, että pyöräily itsessään on vaarallista; mistä kertoo nimitys tyypillinen pyöräilijä (Fevyer & Aldred, 2021). Tyypillinen pyöräilijä on merkittävästi suurempi uhka ympäristölleen kuin todellisuudessa on (Fevyer & Aldred, 2021). Tästä hyvä esimerkki on se, miten harvinaisissa kuolemaan johtaneissa kolareissa kävelijän ja pyöräilijän välillä otetaan esille liikenneturvallisuus, mutta tavallisemmassa tapahtumassa, eli autoilija–kävelijä-kolarissa, asiaa ei oteta esille.

Temaattisuuden on todettu olevan tärkeä osa sitä, että ihmiskuolemat voidaan nähdä oikeudenmukaisesta näkökulmasta eli tragedioina (te Brömmelstroet, 2020). Vaikka pyöräilijöihin liitetään tässä yhteydessä temaattisuutta, ei sen voida kuitenkaan nähdä olevan oikeudenmukaista. Temaattisuus ei siis aina ja automaattisesti ole hyvä asia, vaan sitä voidaan niin sanotusti väärinkäyttää. Lehden uutisissa ei esimerkiksi puhuttu puutteellisesta infrastruktuurista, altistumisesta tai säädännöstä (Fevyer & Aldred, 2021). Vaaratekijänä on itse pyöräilijä; pyöräilijä on kulkumuotonsa uhri.

Pyöräilyn nostaminen syyksi kolarille mahdollistaa sen, ettei ole tarvetta tarkastella muuta. Riskit pyöräillessä on merkittäviä, mutta ei itse pyöräilystä johtuvia. Syyn siirtäminen pyöräilyyn jättää puutteelliset infrastruktuurit huomioimatta. Infrastruktuurin jäädessä mainitsematta, jää myös epäoikeudenmukaisuus tilan suhteen huomioimatta.

Arkkityyppinä kontrolloimattoman autoilijan on tarkoitus erottaa vaaralliset autoilijat muiden autoilijoiden massasta (Fevyer & Aldred, 2021). Kontrolloimaton autoilija voi esimerkiksi paeta kolaripaikalta tai ajaa tietynmerkkistä autoa, johon liittyy stereotypioita (Fevyer & Aldred, 2021). Fevyerin ja Aldredin aineistossa ei noussut esille päihteiden vaikutuksen alla ajavia, mutta kokisin heidän kuuluvan hyvin varmasti tähän samaan kategoriaan.

Kontrolloimattoman autoilijan roolia korostetaan uutisoinnissa eri tavalla kuin niin sanotusti normaalin autoilijan aiheuttamaa kolaria: kahdesta aikaisemmasta arkkityypistä poiketen, eivät kaikki liikennemuodon edustajat kuulu tähän arkkityyppiin kolarin sattuessa. Kontrolloimattoman autoilijan -arkkityypin erottaessa poikkeuksellisen vaaralliset tai välinpitämättömät autoilijat muista (Fevyer & Aldred, 2021). Arkkityyppi tarjoaa oikeutuksen sille, että autoilu itsessään ei tuota turmariskiä ja muuta altistumista.

Autoilun pohjimmaisena vaarallisuuden poistaminen näkyy hyvin pitkällä; osassa tutkimuksen käsittelemissä artikkeleista on peräti mainintoja siitä, että silminnäkijät olivat nähneet vastaavanlaista vaarallista ajamista. Tämä ei siltikään muuttanut uutisoinnin tapaa kuvata kontrolloimatonta autoilijaa yksittäistapauksena (Fevyer & Aldred, 2021). Oikeudenmukaisen liikenteen näkökulmasta vastuu moottoriliikenteen vaikutuksista ulkoistetaan tavallisilta käyttäjiltä muutamalle vaaralliselle poikkeukselle, ja poikkeuksen takia ei ole tarvetta tarkastella muita tekijöitä.

Eri liikenteen toimijoista uutisissa oli eniten henkilöity kävelijöitä, vaikka oli kolarissa toimintansa suhteen passiivinen (Fevyer & Aldred, 2021). Mikäli kolarin on aiheuttanut pyöräilijä tai kontrolloimaton autoilija, kyseessä on vielä traagisempi jalankulkija, ja uhria identifioidu tavallistakin enemmän ja kuvattu sympaattisemmin (Fevyer & Aldred, 2021). Mikäli kolarin oli aiheuttanut ei-kontrolloimaton autoilija, autoilijan toimijuutta häivytettiin uutisissa puhumalla ennemmin autosta kuin autoilijasta (Fevyer & Aldred, 2021). Tapa puhua autosta vie kuljettajalta mahdollisuuden vaikuttaa tapahtumien kulkuun (Fevyer & Aldred, 2021).

Autoilijoita oli henkilöity vähiten ja olivat toimintansa suhteen kaikista näkymättömmimpiä (Fevyer & Aldred, 2021). Autoilija–pyöräilijä-kolareissa ei kumpaakaan nostettu selkeästi esille (Fevyer & Aldred, 2021). Tämä luo vaikutelmaa siitä, että kolarin osapuolten voimat ovat samanlaisia ja vika on yhtä paljon molemmissa (Fevyer & Aldred, 2021). Pyöräilijän samaan asemaan autoilijan kanssa asettaminen kolaritilanteessa häivyttää epäoikeudenmukaisuuksia. Tämä on myös merkittävä alleviivaus siitä, miten kolari ei sanana kuvaa täydellisesti paino- ja nopeuseroa.

## 5 Pohdinta

Työni pääargumentti on se, että liikennekolareita ja niistä puhumista harvoin tarkastellaan oikeudenmukaisuuden näkökulmasta uutisoitaessa eikä seurauksia välttämättä mietitä. Tämä näkyy siinä, miten aikaisemmin analyysissä kuvailen kolareiden systemaattisuuden ymmärtämistä ja epäinhimillistämistä, toimituksellisia valintoja sekä arkkityyppejä.

Systemaattisuus jätetään helposti huomiotta uutisissa ja kolarien esittäminen yksittäistapauksina johtaa enemmän tehokkuus- kuin oikeudenmukaisuusajatteluun. Tämä aiheuttaa sen, että syntyy vaikutelma siitä, että ongelma on ihmisessä ja siten myös ongelman ehkäisy ja ratkaisu kuuluu yksilölle. Oikeudenmukaisen kaupunkiliikenteen teorian kautta tarkasteltuna tässä yhteydessä epäoikeudenmukaisuus näkyy siinä, että liikennejärjestelmän tuottama systemaattinen altistuminen asetetaan yksilön ongelmaksi eikä tunnisteta laajaa epäoikeudenmukaisuutta.

Toimituksellisilla valinnoilla tarkoitetaan uutisoinnin tapaa kuvailla kolareita ja kenen näkökulmasta niitä tarkastellaan. Nämä valinnat vaikuttavat siihen, kenen vastuulle kolari asetetaan ja mitä toimenpiteitä pitäisi (tai ei pitäisi) tehdä. Tämän seurauksena voidaan nähdä riippuen ilmaisutavasta laskenut tai kohonnut rangaistushalukkuus sekä halukkuus kehittää infrastruktuuria. Rangaistushalukkuus on tapa hakea oikeudenmukaisuutta, mutta ei se ei ole kovin syvälinen tapa hakea oikeudenmukaisuutta eikä sellaista oikeudenmukaisuutta, mistä teoria puhuu. Halukkuus parantaa infrastruktuuria kuitenkin voi parantaa oikeudenmukaisuutta ti-lassa.

Arkkityypit ovat erilaisia rooleja, joita kolarien eri osapuolille voidaan antaa. Kaikki kolarin osapuolet eivät välttämättä saa roolia vaan voivat myös olla toimintansa suhteen näkyvämmiä. Arkkityypeillä voidaan häivyttää kolarien systemaattista ongelmaa (traaginen jalankulkija, kontrolloimaton autoilija) tai kiinnittää huomio virheellisiin asioihin (tyypillinen pyöräilijä). Erityisesti kontrolloimaton autoilija -arkkityypillä poistetaan liikenteen tuomaa jatkuvaa altistumista ja turmariskiä ulkoistamalla suurin vaara yksittäisiin, massasta poikkeaviin henkilöihin. Samalla tavalla kuin kolarien näkeminen yksittäistapauksina, tämä johtaa siihen, ettei epäoikeudenmukaisuutta tunnisteta laajana ongelmana.

Työni kontribuutiona on kolariuutisoinnin käsittely ja siten epäsuorasti liikenneturvallisuu- den käsittely maantieteellisestä näkökulmasta, mikä on jäänyt vähäisemmälle huomiolle kuin mikä tieteenalan hyödyntämisen mahdollisuudet aiheessa olisivat. Tuon keskusteluun myös pienessä määrin Suomen näkökulmaa käymällä keskustelua suomeksi, vaikken materiaalin saatavuuden takia pystykään käsittelemään Suomessa tehtyjä tutkimuksia.

Nostan työssäni esille aiheen merkittävyyttä: miten asioista puhutaan vaikuttaa siihen, miten oikeudenmukaisuutta kaupunkiliikenteessä on mahdollista toteuttaa ja miten liikenneturvallisuus ja liikenteen oikeudenmukaisuus yhdistyy. Oikeudenmukaisuudesta puhuttaessa kolarin osallisten suhteen, puhutaan siitä, mitä epäoikeudenmukaisuuksia on ja mitä virheajatteluja syntyy tämän epäoikeudenmukaisuuden pohjalta.

Epäoikeudenmukaisuus näkyy tavassa puhua heikommista osapuolista siten, että he ovat yhtä paljon vastuussa kolareista ja että kolarit ovat yksittäisiä ja sattumanvaraisia onnettomuuksia. Tätä kautta myös syntyy käsitystä siitä, kenellä on oikeus olla tilassa: jos kävelijä selkeästi heikompana osapuolena on vastuussa tai merkittävästi suuremmassa vastuussa kolarista, luo se auttamatta käsityksen siitä, että autoilijalla on ensisijaisempi oikeus olla kaupunkitilassa. Jos jatkaisin aiheesta laajemmin, ottaisin todennäköisesti teoreettiseen viitekehykseeni mukaan oikeuden kaupunkitilaan.

Työlläni on myös negatiivinen kontribuutio. Siitä huolimatta, että nostan esille kritiikkiä sanaa *crash* kohtaan, käytän työssäni sanaa kolari myös sellaisissa tilanteissa, missä osapuolien nopeuden ja massan välillä on merkittäviä eroja. Lisäksi käytän maantieteellistä teoriaa, missä kolareista puhutaan sanalla *accident*, mikä on liikenneturvallisuuden tieteellisessä keskustelussa hylätty jo pitkän aikaa sitten.

Negatiivisen ja neutraalin kontribuution rajamaille jää jokseenkin polaari kävelijä–autoilija asetelma. Monia tutkimuksia lukiessa syntyi käsitys siitä, että kävelijät ja autoilijat ovat polaarit, toistensa täysin vastakohtaiset ryhmät, ja itsekkin toistan tätä asetelmaa työssäni. Jokainen kuitenkin liikkuu kävellen pieniä matkoja, vaikka aina ajaisi määränpäähänsä eli ensisijaisesti kevyenliikenteen kohtaamia epäoikeudenmukaisuuksien poistamisessa pitäisi olla myös intressi autoilijoilla. Ymmärrän kuitenkin sen, että asiaa todennäköisesti ajatellaan siten, että kävelijät ovat ryhmä, joka enimmäkseen kävelee, ja autoilijat ovat ryhmä, joka enimmäkseen autoilee. Suurin osa autoilijoista ei välttämättä näe itseään myös kävelijöinä eikä siten näe tarvetta oikeudenmukaisuuden kehittämiseksi.

Selkeä jatkokysymys työlleni on se, minkälaista kolariuutisointia Suomessa on. te Brömmelstroet (2020) tutkimuksessaan työsti kategorioita erilaisille valinnoille uutisten otsikoissa ja leipätekstissä. Hän artikkelissaan kertookin, että kategorioiden on mahdollistaa vertailukelpoisia tutkimustuloksia eri maista ja kielialueilta. Näitä kategorioita hyödyntäen olisi hyvin suoraviivaista toisintaa tutkimus. Fevyerin ja Aldredin (2021) arkkityyppelijä voisi myös hyödyntää suomalaisen median tutkimuksessa.

Toisena kiinnostavana aiheena Suomen kontekstissa olisi se, jos ja miten vuodenaika vaikuttaa siihen, miten kolareista uutisoidaan. Napapiiriä lähemmillä alueilla valon määrässä

ympäri vuoden on merkittävää vaihtelua, joten olosuhteet vaihtelevat pitkin vuotta merkittävästi. Oltaisiinko esimerkiksi talvisin ymmärtäväisempiä kolareiden suhteen.

Tutkimattomana aiheena vaikuttaisi olevan uutiset kolareista, joiden molemmat osapuolet ajavat autoa. Kevyenliikenteen ja autoilijan välisissä kolareissa on selkeä epätasapaino osapuolien massan ja nopeuden välillä, mutta kahden autoilijan välillä ei massaero (eikä välttämättä nopeusero) ole yhtä suuri. Omana hypoteesinani olisi, että uutisissa tapahtuu samanlainen häivyttäminen kuin autoilija–pyöräilijä-kolareissa (Fevyer & Aldred, 2021), mikäli toisena osapuolena ei ole kontrolloimaton autoilija. Kahden autoilijan välisen kolarin uutisoinnin tutkiminen voisi myös paljastaa hyvin erilaisia piirteitä liikennejärjestelmään suhtautumisesta; menisikö nämä kolarit täysin kyseenalaistamatta luonnollisena osana järjestelmää?

## Lähteet

- Banister, D. (2005). *Unsustainable Transport: City Transport in the New Century*. Routledge.  
<https://doi.org/10.4324/9780203003886>
- Carruthers, A. (2017). Cars, bicycles and the fatal myth of equal reciprocity. *The Conversation*. 3.12.2022 <http://theconversation.com/cars-bicycles-andthe-fatal-myth-of-equal-reciprocity-8103>
- Culver, G. (2018). Death and the Car: On (Auto)Mobility, Violence, and Injustice. *ACME an international e-journal for critical geographies*, 17(1), 144–170.
- Davis, R. M., & Pless, B. (2001). BMJ Bans "Accidents": Accidents Are Not Unpredictable. *BMJ (Online)*, 322(7298), 1320–1321.
- Doegge T. C. (1978). Sounding board. An injury is no accident. *The New England journal of medicine*, 298(9), 509–510. <https://doi.org/10.1056/NEJM197803022980911>
- Euroopan komissio (2011). White paper. Roadmap to a single European transport area – towards a competitive and resource efficient transport system. 1.12.2022. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>
- Evans, L. (1991). *Traffic safety and the driver*. Van Nostrand Reinhold Co.
- Fevyer, D., & Aldred, R. (2022). Rogue drivers, typical cyclists, and tragic pedestrians: A Critical Discourse Analysis of media reporting of fatal road traffic collisions. *Mobilities*.  
<https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1981117>
- Goddard, T., Ralph, K., Thigpen, C. G., & Iacobucci, E. (2019). Does news coverage of traffic crashes affect perceived blame and preferred solutions? Evidence from an experiment. *Transportation research interdisciplinary perspectives*, 3, 100073.  
<https://doi.org/10.1016/j.trip.2019.100073>
- Gössling, S. (2016). Urban transport justice. *Journal of transport geography*, 54, 1–9.  
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.05.002>
- Gössling, S. (2022). Stefan Gössling. 5.12.2022 <https://www.stefangossling.de/>

- Gössling, S., Schröder, M., Späth, P., & Freytag, T. (2016). Urban Space Distribution and Sustainable Transport. *Transport reviews*, 36(5), 659–679.  
<https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1147101>
- Hutton, B. (2013). *Planning Sustainable Transport*. Routledge.  
<https://doi.org/10.4324/9780203436066>
- Iyengar, S. (1994). *Is Anyone Responsible?: How Television Frames Political Issues*. University of Chicago Press.
- Jacobsen, P. L., Racioppi, F., & Rutter, H. (2009). Who owns the roads? How motorised traffic discourages walking and bicycling. *Injury prevention*, 15(6), 369–373.  
<https://doi.org/10.1136/ip.2009.022566>
- Stewart, A. E., & Lord, J. H. (2002). Motor vehicle Crash versus Accident: A change in terminology is necessary. *Journal of traumatic stress*, 15(4), 333–335.  
<https://doi.org/10.1023/A:1016260130224>
- Kielitoimiston sanakirja (2022a). Kolari. 1.11.2022. <https://www.kielitoimistonsanakirja.fi/#/kolari?searchMode=all>
- Kielitoimiston sanakirja (2022b). Liikenneonnettomuus. 1.11.2022. <https://www.kielitoimistonsanakirja.fi/#/liikenneonnettomuus?searchMode=all>
- Kielitoimiston sanakirja (2022c). Onnettomuus. 1.11.2022. <https://www.kielitoimistonsanakirja.fi/#/onnettomuus?searchMode=all>
- Koljonen, K., & Kunelius, R. (2005). On vain yhteinen suru: Onnettomuusjournalismin muutossuuntia Kuurilasta Konginkankaalle 1957–2004. *Tiedotustutkimus*, 28(1), 34–59.
- Lehmusjoki, P. (2005). *Suomen liikennehistorian mustat perjantait: Suuronnettomuusuutisointi suomalaisissa sanomalehdissä 1950-luvulta 2000-luvulle*.
- Magusin, H. (2017). If You Want to Get Away with Murder, Use Your Car: A Discursive Content Analysis of Pedestrian Traffic Fatalities in News Headlines. *Earth Common Journal*, 7(1), 65–97. <https://doi.org/10.31542/j.ecj.1229>

- Mattingly, S., Bezboruah, K., Sloan, J., Ramezanpour Nargesi, S. R. & Mahiyar, A. (2018). 16-07 Blame-the-Victim Policy Narratives and State-Level Transportation Policy Decisions. *Transportation Research Center Reports*, 9. <https://scholarworks.wmich.edu/transportation-reports/9>
- Kelkka, M., & Toivonen, S. (2011). *Liikennejärjestelmän kolariväkivalta: Yhteenvetoraportti*. Liikenne- ja viestintäministeriö, Lintu-tutkimusohjelma.
- Kielikone Oy (2022a). MOT Englanti: accident. 7.11.2022. [www.sanakirja.fi/english-finnish/accident](http://www.sanakirja.fi/english-finnish/accident)
- Kielikone Oy (2022b). MOT Englanti: crash. 7.11.2022 [www.sanakirja.fi/english-finnish/crash](http://www.sanakirja.fi/english-finnish/crash)
- Piispa, M. (2004). *Konginkankaan onnettomuus ja liikenneturvallisuus: Tutkimus neljän sanomalehden kirjoittelusta*. Liikenneturva.
- Raittila, P., & Koljonen, K. (2009). Kriisijournalismia ennen ja nyt. *Media & Viestintä*, 32(2). <https://doi.org/10.23983/mv.62961>
- Ralph, K., Iacobucci, E., Thigpen, C. G., & Goddard, T. (2019). Editorial Patterns in Bicyclist and Pedestrian Crash Reporting. *Transportation Research Record*, 2673(2), 663–671. <https://doi.org/10.1177/0361198119825637>
- Rodrigue, J., Comtois, C., & Slack, B. (2017). *The geography of transport systems*. 4. p. Routledge, Taylor & Francis Group.
- Scheffels, E., Bond, J., & Monteagut, L. E. (2019). Framing the Bicyclist: A Qualitative Study of Media Discourse about Fatal Bicycle Crashes. *Transportation Research Record*, 2673(6), 628–637. <https://doi.org/10.1177/0361198119839348>
- te Brömmelstroet, M. (2020). Framing systemic traffic violence: Media coverage of Dutch traffic crashes. *Transportation research interdisciplinary perspectives*, 5, 100109. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100109>